Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

30 175 Luchtkwaliteit

Nr. 242

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 juli 2016

Met deze brief informeer ik u over de inzet om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Ik geef hiermee invulling aan de toezeggingen om:

1) uw Kamer een reactie te geven op de petitie «Actieplan schone lucht» van Milieudefensie zoals toegezegd tijdens het algemeen overleg leefomgeving van 11 februari jl. (Kamerstuk 30 175, nr. 236);
2) uw Kamer te informeren over het overleg met de Gezondheidsraad over luchtkwaliteit; en,
3) uw Kamer te informeren over de voortgang van het platform houtrook.

Reactie op petitie Schone Lucht

In de petitie «Actieplan schone lucht» van Milieudefensie wordt gepleit voor een ambitieus luchtkwaliteitsbeleid waarin de gezondheid van mensen centraal staat. Ik deel het uitgangspunt dat het van belang is de gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging verder terug te dringen. De Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit hebben de afgelopen jaren richting gegeven aan het luchtkwaliteitbeleid. Met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt toegewerkt naar het halen van deze normen. De luchtkwaliteit is de afgelopen jaren overal aanzienlijk verbeterd, met het ingezette beleid zijn de concentraties van fijnstof en stikstofdioxide sterk gedaald. Dit heeft een positief effect op de gezondheid van mensen. Ondanks deze voortgang doen zich nog steeds gezondheidsrisico's voor. Een verdergaande verbetering van de luchtkwaliteit is van belang om de gezondheidsrisico's vanwege luchtverontreiniging verder terug te dringen. Ik streef daarbij naar een permanente verbetering van de luchtkwaliteit, zo werken we toe naar de WHO-advieswaarden. Nu bijna overal de Europese normen worden gehaald geeft dat de kans het beleid meer te richten op maximale gezondheidswinst in plaats van lokale knelpunten. In dat kader heb ik de Gezondheidsraad gevraagd te adviseren over hoe gezondheid meer centraal te stellen in het luchtkwaliteitsbeleid. De Gezondheidsraad heeft laten weten naar verwachting eind volgend jaar hierover te adviseren.

kst-30175-242
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

In de petitie van Milieudefensie wordt aangegeven dat het nodig is om de Europese emissienormen aan te scherpen en de effectiviteit van het bronbeleid te verhogen. Ik deel deze analyse. Op dit moment beschouw ik de Europese bronmaatregelen als het meest kosteneffectief om de luchtkwaliteit te verbeteren. In het actieplan luchtkwaliteit dat samen met gemeenten is opgesteld (Kamerstuk 30 175, nr. 223) ga ik uitgebreid in op de initiatieven die in Europees verband worden genomen.

Daarnaast benoemt Milieudefensie in de petitie acht nationale maatregelen die in hun ogen het meest effectief zijn om vroegtijdige sterfte door luchtvervuiling snel terug te dringen. In de bijlage bij deze brief geef ik mijn zienswijze op deze maatregelen en in hoeverre ze naar mijn oordeel effectief en uitvoerbaar zullen zijn. Daarbij ontstaat wat mij betreft een genuanceerd beeld. De achterliggende intentie van een aantal maatregelen onderschrijf ik. Deze worden soms door een andere of vergelijkbare maatregel gerealiseerd. Een aantal andere maatregelen acht ik daarentegen niet opportuun, omdat ze zich niet goed verhouden met het Kabinetsbeleid.

Platform Houtrook en gezondheid

Tenslotte heeft u met de motie Cegerek verzocht in overleg te treden met het RIVM en de gemeenten om in kaart te brengen wat de problemen en mogelijke oplossingen zijn voor de gezondheidsklachten die een deel van de Nederlanders ervaart door houtstook (Kamerstuk 30 175, nr. 230). Begin dit jaar is het platform «Houtrook en gezondheid» opgericht (www.platformhoutrook.nl). Hierin zijn verschillende belanghebbende partijen vertegenwoordigd. Het Platform Houtrook en Gezondheid brengt oplossingen voor gezondheidsoverlast als gevolg van houtstook in kaart. Hierbij wordt op verzoek van het ministerie tevens aandacht besteed aan het in Duitsland gevoerde beleid en de mogelijkheden voor het vervroegd voldoen aan elementen uit de Ecodesignrichtlijn. Het inventariseren van de mogelijke oplossingen neemt meer tijd in beslag dan van tevoren was ingeschat. Zodra er meer bekend is, zal ik u nader informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

Bijlage:

Reactie op maatregelen uit bijlage petitie Schone Lucht

1. Uitfasering oude voertuigen door sloopremies en milieuzones

Milieudefensie geeft hierbij aan dat het om lokale maatregelen gaat, die waar nodig ondersteund kunnen worden door landelijk beleid. Zoals u bekend ligt de keuze voor het al dan niet instellen van een milieuzone bij de gemeente. Voor slooppremies verwijs ik naar de reactie onder punt 3 van deze bijlage.

2. Hogere roettaks in de aanschafbelasting (BPM)

In de belasting van personenauto's en motorrijwielen (BPM) geldt een toeslag voor dieselauto's. Mede door deze toeslag in combinatie met de dieseltoeslag in de motorrijtuigenbelasting (MRB) bevat het Nederlandse wagenpark relatief minder dieselauto's dan de ons omringende landen. Verder zijn nieuwe dieselauto's uitgevoerd met een af-fabriek roetfilter om aan de emissienorm van fijnstof te kunnen voldoen. Deze roetfilters zijn zeer effectief en reduceren de uitstoot van fijnstofdeeltjes tot nihil. Er is derhalve geen aanleiding om bij nieuwe auto's een roettaks in te voeren.

3. Differentiatie motorrijtuigenbelasting (MRB)

In de MRB is op dit moment al sprake van brandstofdifferentiatie waardoor voor dieselauto's meer MRB moet worden betaald dan voor benzineauto's. Wel is bekend dat oudere dieselpersonen- en -bestelauto's zonder af-fabriek roetfilter substantieel meer fijn stof uitstoten dan nieuwere dieselauto's met een af-fabriek roetfilter. Een verdere differentiatie van de MRB ligt daarom voor de hand. In Autobrief II wordt, met ingang van 2019, een (extra) dieseltoeslag geïntroduceerd in de vorm van een verhoging van de MRB. De extra toeslag in de MRB gaat gelden voor dieselpersonenvoertuigen en dieselbestelvoertuigen met een fijnstofuitstoot van meer dan 5 mg/km, zij het dat de toeslag in de MRB bij dieselbestelvoertuigen wordt beperkt tot voertuigen van 12 jaar en ouder. De motie Schouten/Groot roept daarnaast het kabinet op om de opbrengst van deze toeslag te gebruiken voor een opkoopregeling voor oude dieselbestelauto's of, wanneer een dergelijke opkoopregeling niet tijdig tot stand komt, te gebruiken voor een generieke MRB-verlaging.[1] Staatssecretaris Wiebes zal in samenspraak met de Minister van Economische Zaken en mij de mogelijkheden verkennen om een dergelijke regeling vorm te geven en hij zal medio 2017 uw Kamer informeren over de voortgang daarvan.[2]

4. Relatieve stimulering Euro 6 fase twee voor dieselvoertuigen

De nieuwe RDE-testprocedure (Real Driving Emissions) waarbij personen- en bestelauto's met mobiele meetapparatuur op de weg worden gemeten is onlangs in Europese regelgeving verankerd. In de eerste fase mogen de voertuigen de norm voor de NO_x-uitstoot met 110% overschrijden en die wordt na iets meer dan een jaar in de tweede fase teruggebracht naar 50%. Het is een interessante gedachte om de invoering van de tweede fase te bespoedigen door een relatieve stimulering. De overgangsperiode acht ik echter te kort om hiervoor een regeling in het leven te roepen, waarbij bovendien de kans dat de stimulering vooral bij free-riders terecht komt relatief groot is.

---

[1] Kamerstuk 34 391, nr. 29.
[2] Kamerstuk 34 391, D.

5. Verhoging dieselaccijns en differentiatie parkeertarieven

De brandstofaccijnzen zijn in Nederland een tot twee eurocent per liter hoger dan de tarieven in Duitsland en België. Bij een verdere verhoging van de dieselaccijns kan het risico van weglek als gevolg van grenseffecten niet uitgesloten worden. Een verhoging van de dieselaccijns is dan ook niet aan de orde. De lagere dieselaccijns ten opzichte van de accijns op benzine in Nederland wordt gecompenseerd door de dieseltoeslag in de BPM en de MRB.

Verder heb ik op 9 februari 2015 uw Kamer gemeld dat het mogelijk maken dat gemeenten kunnen differentiëren in parkeertarieven juridisch complex is. Dit komt onder andere doordat dit in strijd kan zijn met het uitgangspunt van rechtsgelijkheid aangezien het in principe in alle gevallen om dezelfde handeling gaat (parkeren) met een voertuig dat hetzelfde effect heeft op die parkeerplaats (ruimtebeslag).

6. Uitfasering van oude tweewielers, versnelling van Euro 4/5 en op termijn uitfasering van alle tweewielers met een verbrandingsmotor

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft recentelijk verzocht om te reageren op het artikel over de uitstoot van scooters in NRC Next en het verzoek om het TNO-rapport over brom- en snorfietsen zo snel mogelijk toe te sturen. Op verzoek van uw Kamer zal ik daarbij ook een politieke duiding hierover geven. Die brief ontvangt u binnenkort. Overigens is de totale bijdrage van brom- en snorfietsen aan de luchtvervuiling marginaal, waardoor eventuele maatregelen slechts beperkte bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de luchtkwaliteit.

7. Gedifferentieerde kilometerheffing naar Euroklasse (conform Duitse MAUT)

De Duitse LKW-Maut is een kilometerheffing voor vrachtwagens. Voor vrachtwagens boven de 12 ton heft Nederland samen met Denemarken, Zweden en Luxemburg het Eurovignet. Nederland zet in op het verder toespitsen van het Eurovignet op schonere vrachtwagens. In het regeerakkoord is vastgelegd dat deze kabinetsperiode geen kilometerbeprijzing wordt ingevoerd.[3] In het Energieakkoord is met betrekking tot «betalen voor gebruik» aangegeven dat in deze kabinetsperiode door het kabinet hiertoe geen stappen zullen worden gezet. Wel nemen private partijen initiatieven, waaraan het Rijk vanaf 2016 deelneemt. Of er daadwerkelijk stappen worden gezet richting «betalen voor gebruik» hangt af van toekomstige politieke besluitvorming.

8. Verlaging maximumsnelheid op snelwegen door de verhoging naar 130 km/u terug te draaien en een limiet van 80 of 90 km/u op ringwegen in te stellen

Dit voorstel is niet in lijn met kabinetsbeleid. Daarin is bepalend of de EU-grenswaarden worden gehaald. Daarnaast is het effect op de concentraties vervuilende stoffen van een snelheidsverlaging direct langs de weg beperkt. Naarmate de afstand tot de snelweg toeneemt, is dit effect bijna te verwaarlozen. Een verlaging van de snelheid zal dan ook maar een zeer beperkt effect hebben op het verbeteren van de gezondheid van bewoners in de grote steden. Een groter effect op de gezondheid van inwoners van de grote steden heeft het aanpakken van de gemeentelijke knelpunten, die vooral verder binnenstedelijk liggen.

---

[3] Kamerstuk 33 410, nr. 15, blz. 34.

De snelheid van 80 km/uur geldt bovendien al op een deel van de ringwegen. Deze snelheid blijkt in de praktijk echter ook tot meer filevorming te kunnen leiden, wat slecht is voor de doorstroming en daarmee zeker dus ook niet per definitie bevorderlijk voor de luchtkwaliteit. Dit is afhankelijk van de wegkenmerken van het betreffende specifieke traject. Ook een snelheidsverlaging naar 90 km/u zal niet het gewenste effect sorteren. Verder heeft 100 km/u de voorkeur vanuit het oogpunt van een eenduidig snelhedenbeeld.